EXPOSIÇÃO

— DA —

DIRECTORIA

— DA —

COMPANHIA PAULISTA

DE

VIAS FERREAS E FLUVIAES

Á

Assembléa Geral Extraordinaria

convocada para deliberar sobre augmento do capital social

EM

10 DE DEZEMBRO DE 1900

SÃO PAULO
Vanorden & C. — Rua do Rosario 9 e 11
1900

Senhores Accionistas.

No relatorio que a Directoria teve a honra de apresentar-vos, em sessão de assembléa geral ordinaria de 30 de junho ultimo, declarou-vos que, montando em 67.810:332$983 réis o capital em moeda corrente empregado nas linhas e suas dependencias e no stock de materiaes existentes no almoxarifado, segundo o balanço fechado a 31 de dezembro de 1899, e sendo apenas de 60.000:000$000 de réis o capital representado em acções, era tempo de normalisar a situação da Companhia e tambem de dotal-a de recursos para a construcção das linhas projectadas e mais despezas em conta de capital.

Implicando a materia alteração do art. 3.º dos Estatutos, dependendo portanto de resolução de assembléa geral extraordinaria dos Senhores Accionistas, tal o motivo que teve a Directoria para convocar a presente reunião, em que vem submetter á vossa esclarecida deliberação a proposta para elevação do capital social de 60.000:000$000 a 75.000:000$000 de réis, por uma emissão de 75.000 acções, gozando os mesmos direitos e vantagens das acções emittidas.

Entende a Directoria que é necessario o augmento de 15.000:000$000 de réis pelos fundamentos que passa a detalhar.

Em primeiro logar, ha a considerar o excesso que existe do capital empregado sobre o capital emittido, excesso que montava, a 31 de dezembro de 1899, como ha pouco se viu, em 7.810:332$983 réis, e que se eleva actualmente a importancia superior a 8.000:000$000 de réis, em virtude da amortisação da divida externa que se fez no corrente anno.

Em segundo logar, carece a Companhia de meios para construir os ramaes que a Directoria trata de levar a effeito — usando da autorisação que lhe concedeu a assembléa geral em sessão de 25 de março de 1887, para construir os ramaes que julgasse necessarios para garantir a integridade do trafego de suas linhas — a saber: prolongamento do ramal para Agudos, da estação de Campos Salles até ás barrancas do Tieté; ramal que parte da estação do Rincão e se desenvolve pela margem direita do Mogy-Guassú até ao Rio Pardo; linha de Jaboticabal á cidade de S. João do Bebedouro. São cerca de 190 kilometros de linhas ferreas de bitola de um metro, cujo custo total se elevará a perto de seis mil contos de réis.

Por fim, convém lembrar que a divida externa está sendo annualmente amortisada e que, quando mesmo, em virtude da elevação da taxa cambial acima de 10 d., se torne possivel, a partir do anno proximo futuro, operar o seu resgate á custa exclusivamente dos saldos da estrada Rio Claro, é prudente estar a Companhia apparelhada para supprir a eventual insufficiencia desse recurso.

Posto isto, haveis de reconhecer que a proposta da Directoria corresponde ás justas necessidades da Companhia.

*
* *

De resto, é fóra de duvida que o augmento de que se trata, em vista das applicações que vai ter, de maneira alguma affectará os dividendos de vossa importante empreza, antes concorrerá para melhorar a sua situação economico-financeira.

Com effeito, o primeiro e mais avultado emprego que terá esse dinheiro é o pagamento da divida fluctuante, cujos encargos custaram no ultimo exercicio liquidado a somma de 689:977$473 réis.

Alliviada a despeza desse onus, é claro que a receita liquida crescerá de valor correspondente, ao mesmo tempo que ganhará a Companhia em libertar-se das contingencias a que sempre está sujeito quem precisa de recorrer a operações de credito mais ou menos avultadas, principalmente em mercado monetario de tão escassos recursos como o nosso.

Outra applicação importante que terá o producto da nova emissão é, como ficou dito, a que se destina ao

desenvolvimento do systema ferro-viario da Companhia, com a construcção das linhas indicadas, cada qual nas condições mais vantajosas possiveis, não só pela riqueza e elevado grau de cultura das zonas que vão ser directamente servidas, como pelas circumstancias especiaes em que se acha cada uma d'estas para retribuir com largueza o influxo que á sua prosperidade levará o precioso instrumento de civilisação e progresso.

A primeira das linhas mencionadas é o prolongamento do ramal que parte de Dous Corregos, percorre a serra do Banharão e tem por objectivo a região dos Agudos, á margem esquerda do Tieté, cujos estudos estão feitos e approvados pelo Governo em toda a estensão da linha, achando-se já construido e aberto ao trafego o primeiro trecho, de Dous Corregos á estação de Campos Salles, medindo 32 kilometros de estensão.

Por emquanto pretende a Directoria prolongar a linha só até á beira do Tieté, junto ao chamado Porto dos Protestantes, á distancia de uma legua mais ou menos da villa de Pederneiras, para o que ha a construir apenas vinte e poucos kilometros de estrada.

Com a construcção da linha até esse ponto conseguir-se-ha não só chamar para o systema de transporte da Companhia toda a producção da serra do Banharão, que em grande parte se tem escoado pela linha de navegação do Tieté mantida pela Companhia União Sorocabana e Ytuana, como fazer convergir para a estação que se estabelecerá á beira do rio os productos das zonas marginaes, o que será facil mediante o serviço de uma balsa para o transporte de passageiros e mercadorias de um para outro lado.

Não menos importante é o ramal que parte da estação do Rincão, atravessa o Mogy-Guassú e segue por sua margem direita até ao Rio Pardo, ponto terminal da concessão.

Como já a Directoria por vezes tem dito, são incontestaveis os serviços prestados pela linha de navegação do rio Mogy-Guassú, que a Companhia ha annos estabeleceu e tem mantido em trafego, de Porto Ferreira ao Pontal. Deve-se a ella o consideravel incremento que tem tido a lavoura de café nas regiões ribeirinhas, em condições que excedem á espectativa mais optimista.

Para apreciar o facto em todo o seu alcance basta considerar que em 1886, funccionando já a linha fluvial em toda sua estensão, transportou 33.616 saccas de café, ao passo que em 1899 a quantidade carregada ascendeu a 162.016 saccas ou o quintuplo d'aquelle algarismo, apesar de ter grande parte da producção da margem esquerda do rio procurado as estações do ramal de Agua Vermelha e do prolongamento a Jaboticabal, desde que forão ellas abertas ao trafego, e assim tambem se ter desviado muita carga para os ramaes Dumont, Santa Rita e outros que se construiram á margem direita, depois de funccionar a navegação.

Alem do extraordinario augmento geral da producção que taes factos revelam, outra circumstancia, que muito tem contribuido para difficultar o transporte fluvial, é o desenvolvimento do trafego oriundo das procedencias mais remotas.

Assim é que as tres ultimas estações, Barrinha, Pitangueiras e Pontal, que ha alguns annos não despachavam uma só sacca de café, têm tido, de 1897 para cá, o movimento de cerca de 30.000 saccas por anno.

Obrigadas por isso as lanchas a maiores percursos, adstrictas a uma carga muito reduzida, porque infelizmente a quadra de maior actividade da exportação coincide com a de menor altura d'agua, que desce ás vezes a meio metro, e gastando em cada viagem redonda cerca de vinte dias, bem se póde avaliar em quão precarias condições é feita a exportação de cargas pela via fluvial, em peso que actualmente se approxima, só o do café, a 800.000 arrobas.

Ora, se accentuando de dia para dia o desenvolvimento da producção, sobretudo do bairro de Guatapará para baixo, é evidente que só uma linha ferrea poderá satisfazer cabalmente as exigencias presentes e futuras de tão importante zona e amparar com efficacia os interesses da Companhia. Com effeito, para mostrar o que ha ainda a esperar em proximo futuro da região que a nova estrada vai percorrer, é sufficiente dizer que só nas doze mais importantes fazendas do bairro de Guatapará, segundo dados estatisticos ultimamente colhidos, ha cerca de 6.000.000 de cafeeiros plantados, dos quaes 2.200.000 ainda não formados, o que promette breve uma producção média total de umas 500.000 arrobas.

Depois de servir o bairro de Guatapará, pertencente ao municipio de Ribeirão Preto, entra a linha em territorio do municipio de Sertãosinho, no qual a estatistica official registra 11.761.380 cafeeiros, e d'esses 4.511.200 ainda em formação, o que faz esperar nos proximos annos uma producção total mais ou menos de um milhão de arrobas.

A lavoura da primeira parte mencionada será exclusivamente contribuinte da nova linha ferrea, pois que já o é da via fluvial; a da segunda, grande fracção da qual tem deixado de se utilisar da navegação, afugentada pelos naturaes defeitos de seu serviço, ha de voltar, pelo menos boa porção, a ser tributaria directa do systema de transporte da Companhia, por ser essa a sua sahida natural.

Ainda mais, a nova estrada abeirando-se do Mogy-Guassú no porto de Pitangueiras servirá vantajosamente a parte baixa do municipio deste nome, situado á margem esquerda do rio, e, o que é mais importante, a estação que ahi se estabelecer ficará sendo a chave das communicações com toda a região marginal de rio abaixo, que é formada de boas terras e jamais deixará de aproveitar o facil meio de transporte que terá á porta.

Justificada sob o ponto de vista das necessidades do trafego, a nova estrada pelo valle do Guassú ainda se justifica sob o ponto de vista financeiro. E' que a despeza da linha fluvial custa annualmente mais de tresentos contos de réis, emquanto que o custeio da nova estrada de ferro, graças á qual se poderá supprimir todo o serviço de navegação, como adiante se ha de ver, importará em menos de metade d'aquella quantia, resultando d'ahi a economia de perto de duzentos contos de réis por anno.

Com relação ás duas linhas consideradas, tanto á que visa transpor o Tieté como á que atravessa o Guassú, ainda é particularmente de notar a circumstancia de correrem ambas em regiões fronteiriças da zona servida pela rêde geral da Companhia, regiões que de maneira alguma convém deixar abertas e desguarnecidas, sujeitas por conseguinte a incursões estranhas, maxime depois dos grandes sacrificios feitos pela Companhia para fomentar a sua riqueza e activar o seu desenvolvimento.

A terceira estrada de ferro a construir é o prolongamento, que presentemente está sendo estudado, de

Jaboticabal á cidade de S. João do Bebedouro, na estensão provavel de uns 60 kilometros.

Esta linha servirá os florescentes municipios de Monte Alto e Bebedouro, cujos territorios atravessa, a parte alta do municipio de Pitangueiras e o municipio de Barretos, cuja séde fica algumas leguas além da cidade de Bebedouro.

São todos municipios novos, cujo desenvolvimento data, póde-se dizer, da época em que chegou a estrada de ferro a Jaboticabal. A sua riqueza e prosperidade já vão, entretanto, em elevado nivel de expansão, pois, segundo dados estatisticos recentemente colhidos com o maior escrupulo, a lavoura de café, geralmente em via de formação, que terá de exportar seus productos pela nova linha, orça por uns dez milhões de cafeeiros.

Como se vê, é uma zona com pleno direito a ser servida por um caminho de ferro, e cuja actividade agricola merece ser acoroçoada e favorecida, não só pelo volume de cargas que logo estarão a solicitar transporte, como pela circumstancia especial do grande percurso, cerca de 400 kilometros, que taes cargas terão de fazer nas linhas da Companhia, proporcionando-lhe renda correspondente.

O avançamento da ponta dos trilhos da Companhia Paulista nas tres direcções assignaladas, aos lados e ao centro da zona directamente servida pelo seu systema ferro-viario, encarado sob um ponto de vista mais geral, não póde deixar de ser reconhecido como um acontecimento auspicioso para a riqueza e o engrandecimento do Estado. E' que para cada novo trecho de caminho de ferro que rasga o seu solo fecundo, ha sempre, além de um circulo immediato de fructificação, um grande circulo concentrico de influencia, dentro do qual ainda se fazem sentir, mais ou menos intensamente, os effeitos do incomparavel melhoramento, estimulando o trabalho agricola, aviventando o commercio e as relações sociaes.

* * *

Construida que seja a linha ferrea pela margem direita do Mogy-Guassú, e prolongada a estrada de Jaboticabal a Bebedouro, ficará o valle do Guassú convenientemente servido de mais rapido, seguro e efficaz meio de

transporte, tornando-se por isso dispensavel o serviço da navegação, não só na parte baixa, correspondente ás novas vias ferreas, como mesmo no trecho de Guatapará a Porto Ferreira.

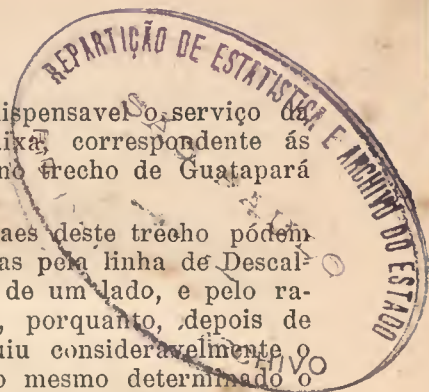
Realmente as zonas marginaes deste trecho pódem considerar-se regularmente servidas pela linha de Descalvado e ramal de Agua Vermelha de um lado, e pelo ramal de Santa Rita de outro lado, porquanto, depois de inaugurados estes ramaes, diminuiu consideravelmente o trafego nesse trecho do rio, tendo mesmo determinado o fechamento dos portos Pulador, Cunha Bueno e Cedro, achando-se actualmente em serviço, quanto á exportação de café, só os portos Prainha e Amaral, por onde apenas transitam os productos de algumas fazendas dos municipios de Santa Rita, Belem do Descalvado e Porto Ferreira.

Assim reduzido o serviço da navegação fluvial, realmente não valerá a pena continuar a Companhia a exploral-o por sua conta; melhor será facilitar a um ou outro fazendeiro, a quem convenha particularmente continuar a fazer a remessa de seus productos pelo rio, a acquisição do material fluctuante necessario.

De resto, facil será alienar, dentro ou fóra do Estado, a parte da flotilha que a Companhia possue no Guassú, cujos serviços se tornem alli dispensaveis, estando mesmo já accordada com o Governo do Estado a venda de alguns vapores e lanchas destinadas á navegação do Ribeira de Iguape.

*
* *

Finalmente, outro emprego especial que poderá ter o dinheiro da nova emissão, o resgate da divida externa — caso a partir de 1901 a renda liquida da estrada Rio Claro não seja sufficiente para occorrer ao serviço dos juros e amortisação do emprestimo de 1892 — é tambem, como as demais, uma applicação benefica, por isso que tal emprego de dinheiro, na proporção em que seja feito, se eleva o capital representado em acções, por outro lado diminue a divida e os respectivos encargos, libertando a Companhia de compromissos com terceiros.

Do exposto tereis reconhecido que, effectivamente, a nova emissão de acções de modo algum affectará os dividendos da Companhia, antes concorrerá para desenvolver

os seus elementos de acção e consolidar a sua situação economico-financeira.

* * *

A quanto fica dito nada teria a Directoria a accrescentar, se o momento não fosse propicio para, alargando o quadro de informações que a materia comporta, expor-vos a situação geral da Companhia, os elementos constitucionaes de sua grande e prospera empreza.

Rever de quando em quando a obra feita, fazer inventario publico do proprio valor, sempre será pratica de effeitos salutares tratando-se de entidades cuja existencia e funccionamento são por assim dizer factos de ordem publica, pela importancia e variedade de interesses que representam.

O primeiro elemento, a condição fundamental para o successo financeiro de um systema de transporte da natureza do que explora a Companhia Paulista é sem duvida a vastidão e riqueza da zona que lhe cabe servir.

A este respeito nenhuma empreza conta no Brazil os elementos naturaes que favorecem esta Companhia e constituem-na uma organisação economica completa e independente, capaz de viver e florescer á custa exclusivamente dos fructos colhidos no campo da sua actividade, quando mesmo a isso a coagissem as circumstancias, o que aliás está fóra de previsão fundada.

De facto, a zona que a Companhia Paulista serve, directamente por suas linhas e indirectamente pelas que lhes são tributarias, abrange por completo o vasto planalto do territorio do Estado que se comprehende entre as divisas de Minas e os valles do Rio Grande, Paraná e Tieté, o que quer dizer, mais ou menos, duas terças partes do solo paulista e quatro quintas partes da porção do mesmo adaptavel á cultura do café, seu principal artigo de producção.

Como é a linguagem dos algarismos a mais rigorosa e ao mesmo tempo suggestiva em assumptos desta natureza, não se poderia achar expressão concreta susceptivel de dar mais perfeita idéa da importancia da notavel zona e do seu extraordinario progresso agricola e commercial no ultimo quartel do seculo, do que recorrendo ás cifras representativas da tonelagem das cargas de importação

e exportação transportadas nesse periodo. Eis o que dizem as cifras:

Annos	Mercadorias transportadas
1874 . . .	67.522 toneladas
1879 . . .	95.336 „
1884 . . .	154.768 „
1889 . . .	258.679 „
1894 . . .	458.292 „
1899 . . .	660.729 „

Como demonstram esses algarismos, tomados de cinco em cinco annos, para melhor apprehender a lei do phenomeno economico que elles encerram, expurgada de accidentes ephemeros, o augmento é, em média, de 58 % de um para outro quinquennio, o que faz prever, para o exercicio de 1904, o peso realmente colossal de um milhão de toneladas de mercadorias a transportar.

* * *

Se, deixando de considerar a parte do Estado já explorada, passarmos a considerar a que ainda se encontra em estado nativo, havemos de reconhecer que toda a região quasi inteiramente deserta, todo esse immenso sertão comprehendido entre as vertentes meridionaes do Tieté, ao sul, e o Rio Grande, ao norte, quasi tão extenso como a parte do Estado actualmente agricultada, será contribuinte do systema de transporte da Companhia Paulista, relevando notar que os espigões que se alteam entre os rios Turvo, Tabarana, Onça, S. Domingos, Preto e outros, com altitude média de cerca de 600 metros, compoem-se de terras proprias para quaesquer culturas exploradas no Estado.

Logo adiante dessa zona, transpondo as fronteiras do Estado, depara-se com vastissima região de criar, pertencente aos Estados de Goyaz e Matto Grosso.

A industria pastoril com todos os seus ramos accessorios ahi encontrará, logo que a estrada de ferro alcance a região campestre, todos os elementos de que precisa para se instalar na mais larga escala, de modo a poder, novo Illinois, abastecer de seus productos o mercado paulista e até exportal-os.

No intuito de encaminhar e desenvolver desde logo a corrente de exportação do gado desses paragens para

o nosso Estado, foi que, já em 1894, a Companhia Paulista pediu e obteve do Governo do Estado que mandasse estudar e abrir a estrada de rodagem de Jaboticabal ao porto do Taboado, perto de S. Anna do Paranahyba, a qual, apesar de mal conservada, não só tem prestado bons serviços aos criadores daquella zona, como tambem vai cooperando bastante para se iniciar o povoamento da região sertaneja que atravessa.

* * *

Pelo que se refere especialmente ás communicações com a região central do Estado de Matto Grosso, vai quasi para dois seculos que se estuda a via mais facil para ligal-a ao littoral do Brazil, tendo sido objecto de exame em épocas differentes nada menos de 16 projectos diversos.

Hoje, com o notavel avançamento que têm tido as linhas ferreas paulistas, o problema se acha naturalmente simplificado, e quasi se póde dizer que apenas dois traçados disputam a primazia.

Dizia o barão de Melgaço, e mais tarde repetiam o visconde do Rio Branco, Honorio Bicalho e outros eminentes engenheiros commissionados pelo governo imperial para dar parecer a respeito — que a mais curta distancia da região cuyabana, occupada pelos municipios de Cuyabá, Poconé, S. Luiz de Caceres, Diamantino e Rosario, representando oito decimos da população de Matto Grosso, vem ter entre Santos e Paranaguá, e que portanto é Santos o porto natural de Matto Grosso.

Assim sendo e achando-se S. Anna do Paranahyba na linha recta de Cuyabá a Santos e na confluencia de dois grandes valles, o traçado mais directo para o centro populoso de Matto Grosso é evidentemente o que partindo do ponto mais conveniente da estrada Paulista, que parece ser Araraquara, passe por S. Anna do Paranahyba e siga directamente para Cuyabá.

Esta é, com effeito, a opinião mais em voga, a que ainda ha poucos annos sustentou a commissão de obras publicas do senado federal, em parecer relatado por Christiano Ottoni, o mestre da engenharia brazileira; a mesma que acaba de ser levantada na camara federal com o projecto de lei apresentado pela commissão de obras, o qual autoriza o Governo a fazer á Companhia

Estrada de Ferro de Araraquara a concessão de uma estrada de ferro que partindo de S. José do Rio Preto vá terminar em Cuyabá, passando pela villa de Sant'Anna do Paranahyba.

Os que actualmente deixam de apoiar esse traçado o fazem exclusivamente por motivos financeiros, achando mais exequivel a ligação da rêde ferrea paulista á bacia navegavel do Paraná, tendo a linha mixta como pontos obrigados Itapura, Miranda e Corumbá.

Como se vê, em qualquer dos casos, ou se construa a via ferrea directa, ininterrupta, demandando o chamado territorio cuyabano, o centro mais povoado de Matto Grosso, ou a linha mixta, que offereceria desde logo a vantagem de aproveitar mil e tantos kilometros de percurso navegavel do Paraná, por onde se poderiam tambem estabelecer relações commerciaes com o Paraguay — é na estação de Araraquara da estrada Paulista, a 261 kimetros de Jundiahy, que ha de vir um dia entroncar a linha destinada a communicar o longinquo Estado de Matto Grosso e as estensas zonas limitrophes do Paraguay e da Bolivia com o littoral do Brazil.

*
* *

Para fechar o capitulo expositivo da vastidão e riqueza da zona tributaria das linhas da Companhia Paulista, só resta apreciar o assumpto sob o ponto de vista dos thesouros que ahi jazem ainda inexplorados, mas que no proximo seculo hão de ser fatalmente chamados ao grande convivio industrial.

E' facto que o progresso material dos povos reflecte modalidades diversas, acompanhando de perto a marcha das descobertas scientificas em suas applicações positivas.

Assim é que o seculo actual se póde chamar o seculo do vapor, e já a ninguem é licito duvidar que o seculo XX será o seculo da electricidade, com todas as maravilhas susceptiveis de brotar d'essa incomparavel fonte de luz e de força.

Ora, sendo o custo do trabalho mechanico um dos mais importantes elementos da economia industrial, é fóra de duvida que na terrivel luta de concorrencia, que cada dia se torna mais porfiada, a primazia da producção barata caberá sempre ao mais bem apparelhado, isto é, ao

que dispuzer de maior força a menor preço, uma vez que os salarios para o futuro hão de mais ou menos se nivelar pela distribuição dos braços na justa proporção das necessidades locaes, graças ás facilidades e rapidez sempre crescentes dos meios de transporte e ao consequente desenvolvimento do immigrantismo.'

Nesta ordem de idéas é facil imaginar o grande emporio industrial em que se ha de ainda transformar toda a região central do Estado de S. Paulo, servida pelas linhas da Companhia Paulista, quando, activado o seu povoamento, de par com o trabalho agricola se desenvolva a actividade de seus habitantes em outras applicações não menos fecundas..

E' que nenhuma região no mundo possue elementos comparaveis aos seus, não só quanto á benignidade do clima e uberdade do solo, como especialmente quanto ás extraordinarias jazidas de energia electrica, portanto de trabalho mechanico para todas as applicações possiveis, quer *in situ*, quer á distancia, que se deparam nas quédas d'agua de todos os grandes rios que a circumdam, sendo particularmente notaveis, para citar somente as maiores, as cachoeiras seguintes: de São Bartholomeu, no Mogy-Guassú; dos Indios e do Maribondo no Rio Grande; do Avanhandava e de Itapura, no Tieté; do Urubú-Pungá no rio Paraná. As quédas não têm a altura do famoso Niagara, mas em compensação o volume das aguas desses nossos grandes rios é maior que o do S. Lourenço.

A' vista de semelhantes elementos naturaes, aproveitaveis até para a tracção ferro-viaria, parece que não é preciso ser propheta para vaticinar que a grande região central do Estado está fadada a tranformar-se em poucas dezenas de annos em um notavel campo industrial, activo e prospero como os que florescem em tantos pontos da America do Norte e da velha Europa, muito menos aquinhoados pela natureza.

*
* *

A' vastidão, riqueza e desenvolvimento da zona corresponde o systema de transporte da Companhia Paulista, constituido, tanto pelo traçado como pela estructura organica de suas linhas, em perfeita conformidade com as exigencias que tem a seu cargo satisfazer.

Assim é que sobre a notavel região se desdobra a rêde de viação da Companhia, de cujo tronco, perfilado por assim dizer como a espinha dorsal de gigantesco organismo, bracejam ramaes em variadas direcções, com um desenvolvimento linear de 1023 kilometros.

Lançando os olhos para o mappa do systema, o que desde logo se vê é que esse tronco avança para o interior seguindo mais ou menos a linha média, o *thalweg* natural da zona de cuja producção é o grande collector.

Outra circumstancia, que não impressiona menos favoravelmente, é o seu traçado normal á costa, na altura mais ou menos do porto de Santos, o grande emporio commercial do Estado, e sensivelmente rectilineo em sua estensão total de 359 kilometros, de Jundiahy a Jaboticabal.

De feito, observando o respectivo mappa, se reconhecerá que os pontos mais notaveis da linha principal da Companhia, as estações de entroncamento, Campinas, Cordeiros, Rio Claro, S. Carlos e Araraquara são pontos situados sobre uma mesma recta. Quer isto dizer que o eixo do systema está delineado com o menor desenvolvimento possivel, portanto nas melhores condições economicas para o serviço.

Na verdade, emquanto para outras grandes rêdes do Estado, o desenvolvimento da directriz geral chega a accusar a porcentagem mais ou menos de 60 % sobre a distancia em recta que separa os pontos extremos, o desenvolvimento da linha tronco da Companhia Paulista é apenas cerca de 38 % da distancia rectilinea que medeia entre os seus extremos, o que vale dizer que ella serve a respectiva zona com uma economia de percurso, portanto tambem de frete, superior a 20 % em relação ao desenvolvimento que apresentam outras arterias semelhantes.

*
* *

Se do eixo do systema geral da Paulista o que se pode dizer é que está lançado nas condições mais vantajosas que fôra para desejar, de suas ramificações diversas — exceptuado apenas o ramal do Jahú, que podia e devia ter sido derivado de um ponto mais conveniente, não tendo porém a Companhia Paulista nenhuma responsabilidade no traçado adoptado — não ha senão affirmar que foram derivadas em cada direcção de conformidade

com os respectivos interesses regionaes, umas fazendo parte integrante do systema proprio da Companhia, outras simplesmente tributarias desse systema, mas pertencentes a companhias differentes.

A primeira grande ramificação é a rêde ferrea da Companhia Mogyana. Como se sabe, serve ella a faixa do territorio do Estado que se comprehende entre as divisas de Minas e as proximidades do Mogy-Guassú, penetrando o territorio mineiro em duas veredas, em demanda de Poços de Caldas e de Araguary.

Posto que grande estensão da zona cortada pelas linhas da Companhia Mogyana ainda se não tenha mostrado sensivel como era de esperar á influencia estimulante da estrada de ferro, entretanto, tal é a riqueza de quasi toda a região comprehendida no territorio paulista directamente servida pelas linhas dessa Companhia, que a massa de cargas que por ellas transita, passando pela estrada Paulista, representa copioso subsidio para o trafego geral desta estrada.

O percurso dessas cargas assim como o de passageiros, na linha Paulista, é na maior parte apenas de 45 kilometros, correspondente ao trecho entre Jundiahy e Campinas ; mas, em compensação, a tonelagem total é muito elevada e o trabalho por isso mesmo se faz em condições extremamente economicas.

A Companhia Mogyana com louvavel solicitude procura desenvolver o seu systema de viação. Já por este facto, já pela natural e progressiva expansão da actividade agricola na zona servida por suas linhas, é de esperar que a valente contribuição que dalli recebe o trafego da Paulista avulte cada vez mais.

*
* *

Mas, se poderá objectar — se é assim alentado o volume de cargas com que concorre a estrada Mogyana para a rêde ferrea da Paulista, então a projectada construcção da estrada de ferro de Resaca a Santos é commettimento que, a ser levado a effeito, não poderá deixar de affectar a situação economica d'esta Companhia.

A Directoria nada receia por esse lado, e, como é seu dever, vos dirá porque.

Se, quando havia crise de transporte e dinheiro a rodo, quando a importação ia num crescendo que a todos maravilhava, e a *S. Paulo Railway* não tinha ainda dobrado a sua linha e consumido cerca de cem mil contos de réis em preparal-a para fazer facilmente todo o trafego de importação e exportação do Estado, se então, dizemos, não foi dado á Companhia Mogyana, por motivos que não nos compete indagar, levar avante o seu projecto, parece fóra de duvida que hoje, mudada por completo a face das coisas, deixou de ser possivel a realização de semelhante obra, cuja razão de ser desappareceu naturalmente com a situação anomala que accordára a idéa.

D'esta opinião talvez seja hoje a propria Companhia Mogyana, a julgar pela resolução que tomou de rescindir o contracto com os empreiteiros das obras, sabendo que tal rescisão importaria avultada indemnisação, no que parece que ainda procedeu com acerto, se se attender a que o projecto realmente não offerece nenhuma condição de bom exito, como é facil mostrar.

A estrada de Resaca a Santos, segundo o projecto estudado pela Companhia Mogyana, é uma linha de bitola estreita que mede 254 kilometros de estensão. Assim construida seria não só uma estrada mais longa como subordinada a condições technicas inferiores ás das linhas de bitola larga que actualmente ligam a rêde da Mogyana a Santos.

Além disso a nova linha ferrea seria de construcção e custeio onerosissimos. Partindo da costa teria de atravessar um estenso pantanal, vencer a cordilheira maritima, cujos accidentes e altitude são bastante conhecidos, transpor quasi normalmente o valle do Tieté, teria em seguida de galgar a serra da Cantareira, alcançar o valle apertado do Juquery, transpor a cumiada divisora de aguas d'este e do Atibaia, atravessar este rio, subir a serra de Bragança, cortar o valle do Jaguary e por fim ainda o do Camandocaia.

Seria, como se vê, talvez a linha de construcção mais difficil do Estado, lançada em direcção sensivelmente normal a uma serie de valles e serras, exigindo portanto extraordinario movimento de terras, muitos e grandes trabalhos d'arte de toda especie, tunneis, pontes e outros, uma obra emfim que havia de custar, inclusive os edificios e o material rodante, perto de quarenta mil contos

de réis e cuja conservação não poderia deixar de ser muito dispendiosa.

Nestas condições e, apesar de tudo, não passando a nova linha de uma estrada de bitola estreita, de maior percurso e portanto de frete mais caro, na base da mesma tarifa kilometrica, que as estradas de bitola larga, que, perfeitamente apparelhadas, fazem o serviço entre os mesmos extremos, com as vantagens a mais de constituirem a unica arteria que póde passar pela Capital, monopolisando por isso o trafego de passageiros, cujo grande movimento se opera entre esta e o interior, e assim tambem o de mercadorias importadas, pois que as cargas desta natureza com destino ao interior são quasi totalmente despachadas em S. Paulo, bem se comprehende que nenhum fundamento justificaria actualmente a construcção da linha de Resaca a Santos, emprestando-lhe a mais ligeira esperança de successo.

Nem sequer se poderia della dizer que — atravessando essa faixa de terras onde jazem como que adormecidos, em quasi completa inacção, os municipios de Itaquaquecetuba, Bom Successo, Santa Izabel e outros — viria estimular a producção, dar vida a uma estensa região tão proxima do littoral. Nem esse beneficio ella poderia prestar, porque correndo á distancia média de 25 kilometros das linhas Ingleza e Paulista, portanto em plena zona privilegiada dessas estradas, a qual é de mais de 30 kilometros para cada lado, não lhe seria permittido receber nem deixar passageiros ou cargas em todo o seu longo trajecto, salvo no municipio de Nazareth, unico ponto em que o traçado, encurvando bruscamente para oeste, afasta-se da directriz geral.

Em taes condições é evidente que a linha de Resaca a Santos, sem nenhum elemento de vida, nem ao menos produziria receita para o seu dispendioso custeio, o que é mais que sufficiente para mostrar que tal projecto realmente não tem hoje nenhuma razão de ser. Eis porque, como disse, a Directoria nada receia por esse lado.

*
* *

Além da estrada Mogyana, são affluentes da arteria principal da Companhia Paulista nada menos de treze differentes ramaes, formando um systema completo de linhas de penetração. Taes são os que se dirigem para Descalvado, Aurora, Santa Rita, Santa Veridiana, Jahú, Agudos, Agua Vermelha, Ribeirão Bonito, e Mogy-Guassú, de propriedade da Companhia, e os ramaes para Itatiba, Cabras, Dourado e Ribeirãosinho, pertencentes a emprezas diversas.

Correm todos, de extremo a extremo, atravez de terrenos da mais exuberante fertilidade e em elevado grau de cultura. Não menos de tres, os de Santa Rita, Santa Veridiana e o que se constróe partindo de Rincão, atravessam o rio Mogy-Guassú e desenvolvem-se por sua margem direita, emquanto que do lado opposto, protegendo o flanco esquerdo da zona da Companhia, se lança a linha que partindo de Dous Corregos e colleando a serra do Banharão será breve levada até ao Tieté.

Se, quanto ás linhas que servem as regiões extremas, á direita e á esquerda, evidentemente é de toda conveniencia que a Companhia as construa e explore por sua conta, o mesmo não acontece com as que nascem e se desdobram na região central.

Em relação a estas convirá sempre deixar que se desenvolvam sob a acção da iniciativa e esforços locaes, quando appareçam, como tem acontecido a proposito dos ramaes de Araraquara a Ribeirãosinho e de Ribeirão Bonito a Dourado e Boa Esperança, duas emprezas novas de esperançoso futuro. A primeira tem já em trafego a parte da linha entre Araraquara e a villa do Mattão, está construindo o trecho que vai dahi a Ribeirãosinho e cogita prolongar a linha até S. José do Rio Preto. A segunda estende-se de Ribeirão Bonito á villa do Dourado, na serra d'este nome, e vai ser prolongada até á villa de Boa Esperança.

Graças ao avançamento e á abertura de todos essas vias aperfeiçoadas de communicação, o sertão recúa e cada dia se dilata o campo do trabalho, para o qual affluem de continuo novos exploradores, seduzidos pelos attractivos que offerece a terra virgem e ainda pouco valorisada. E onde apenas se viam ha pouco alguns moradores esparsos, surgem hoje povoados, alguns notaveis centros de culturas. Só na região central tributaria das

linhas da Companhia podemos citar muitos desses pequenos nucleos de população, a que correspondem outros tantos centros agricolas no mais promettedor florescimento, taes como: Mattão, Ibitinga, Boa Vista das Pedras, Monte Alto, Apparecida, S. José, Bebedouro e outros mais.

*
* *

Mas, segundo ficou dito atraz, o systema de transporte da Companhia está em plena conformidade com as exigencias da grande região por elle servida não só quanto ao traçado e desenvolvimento das linhas, como tambem quanto á sua estructura organica.

Em verdade, assim é. Todos os orgãos do systema estão convenientemente apparelhados para as funcções que lhes cabe exercitar. Tanto a via permanente como o material de tracção e transporte, as estações e armazens, as officinas, depositos e mais dependencias estão montados de inteiro accôrdo com as conveniencias e necessidades do serviço.

O trecho da linha tronco em que o trafego é mais pesado, porque nelle se opera o fluxo e refluxo de quasi todo o movimento de importação e exportação do Estado, é, como se sabe, o de Jundiahy a Campinas, por isso mesmo é tambem o que apresenta maior capacidade de trabalho, como não a tem egual nenhuma via ferrea do paiz.

A superstructura ahi é do typo mais reforçado que se conhece. Além de serem de aço os dormentes empregados, o que dá á linha completa estabilidade e evita os inconvenientes proprios da frequente substituição dos dormentes de madeira, relativamente de pouca duração, os trilhos são do maior peso até agora usado, 45 kilogrammas por metro linear.

Assim constituida, a via permanente comporta perfeitamente as possantes locomotivas do typo *Consolidation*, de 66 toneladas de peso adherente, o que permitte que um só trem de cargas dos que alli circulam possa fazer, com excellente resultado technico e economico, o serviço de tres trens de cargas das linhas communs de bitola estreita e de dois das de bitola larga.

Tambem a rêde de bitola estreita da Companhia, no seu trecho de maior trafego, do Rio Claro á estação de Visconde do Rio Claro, de onde se deriva o ramal para Jahú, está já em grande estensão melhorado no mesmo sentido.

D'ahi resultam, como é facil imaginar, duas grandes vantagens: consideravel desenvolvimento da capacidade e notavel economia no custeio do serviço.

Da boa qualidade e sufficiencia do material rodante, bem como de seu perfeito estado de conservação e dos meios promptos de reparal-o, póde-se ter idéa precisa ao saber que, possuindo a Companhia um total de 135 locomotivas, 181 carros de passageiros e 2272 vagões de cargas, apenas 14 locomotivas, 13 carros e 80 vagões, isto é 4 % do total dos vehiculos, se acham em reparos na data em que escrevemos, apesar da extraordinaria actividade do trafego nos ultimos mezes decorridos.

*
* *

Posto isto, já se vê que o resultado financeiro da vossa importante empreza não podia deixar de ser o que tem sido e a Directoria deixou assignalado em seu ultimo relatorio nos conceitos que em seguida reproduzimos:

«Foi o seguinte o movimento financeiro das seis mais importantes linhas ferreas do Brasil em 1899:

Nomes:	Receita:	Despeza:	Saldo:
Comp. Paulista. .	21.224:577$	9.310:469$	11.914:107$
S. Paulo Railway.	19.920:055$	10.412:752$	9.507:302$
Comp. Mogyana .	15.772:440$	9.207:282$	6.565:157$
U. S. e Ytuana	9.484:639$	5.996:663$	3.487:975$
E. C. do Brasil .	32.527:860$	27.584:094$	4.943:766$
Leopold. Railway.	16.897:451$	12.878:617$	4.018:834$

Assim como uma machina é tanto mais perfeita em sua estructura e economica em seu trabalho quanto maior é o seu effeito util e menor o dispendio de força, assim tambem se nos afigura que uma empreza industrial é tanto mais perfeita em sua organisação e economica em seu funccionamento, quanto maior a renda liquida que produz e menor a despeza que faz, portanto quanto mais elevado o coefficiente que exprime a relação entre esses dois termos.

Deduzindo esse coefficiente para cada uma das linhas ácima mencionadas, são estes os algarismos que se obtêm:

Linhas:	Coefficiente economico:
Companhia Paulista	128 %
S. Paulo Railway	91 %
Companhia Mogyana	71 %
União Sorocabana e Ytuana. . .	58 %
Leopoldina Railway	32 %
Estrada Central do Brasil . . .	18 %

Revelam estes dados que o rendimento liquido apurado no ultimo exercicio liquidado pelas linhas da Companhia Paulista, tanto em seu valor absoluto de 11.914:107$ réis, como no valor relativo expresso pelo coefficiente de 128 % da despeza realisada, se destaca com enorme vantagem dos resultados apresentados pelas outras linhas, não se podendo tirar da logica positiva dos algarismos outra conclusão senão que é a estrada Paulista a que funcciona com melhores condições economicas, a empreza ferroviaria de maior capacidade retribuitiva no Brasil.»

*
* *

Estudada a situação da Companhia em seus elementos por assim dizer estaticos, é agora a vez de estudal-a sob o ponto de vista de seu capital e dos phenomenos correlatos.

No campo geral das industrias, consideradas em seu aspecto puramente mercantil, é incontestavel que a industria de transporte, como está constituida no Estado de S. Paulo, apresenta vantagens de primeira ordem.

Antes de tudo ella offerece uma garantia solida, permanente, do capital que representa, no acervo de immoveis e materiaes de varias ordens que constituem o seu activo.

Amparadas pelo privilegio de zona contra os azares da concorrencia, as estradas de ferro têm um circulo de acção mais ou menos amplo, dentro do qual se pódem desenvolver livremente.

Nenhuma das crises a que estão sujeitos em geral os demais ramos industriaes, por causas diversas, como as que provêm da falta de braços, do desequilibrio entre a producção e o consumo, das alterações no regimen aduaneiro e outras, é de natureza a affectar-lhes sensivelmente a economia, só susceptivel de perturbação sob a influencia

das variações do cambio, o terrivel pesadelo das classes activas nos paizes sujeitos ao regimen monetario do curso forçado.

Ainda que o mal então não venha da natureza da industria, mas do precario instrumento que desempenha a funcção de moeda, entretanto, mesmo em relação a este ponto é certo que, graças á providencia da tarifa addicional variavel, em determinadas condições, com as taxas cambiaes, o interesse das emprezas de viação se tem achado satisfatoriamente garantido.

Pelo que diz respeito á Companhia Paulista, os factos mostram que, apesar de ter uma grande parte de seu capital em dinheiro esterlino, na importancia actualmente de £ 2.631.500 em debentures de 5 %, apesar mesmo de ter feito remessas nos ultimos annos, em conta de custeio, para final resgate do primitivo emprestimo externo de 1878, no valor approximado de £ 120.000, poude a Companhia atravessar o periodo agudo da baixa cambial, distribuindo sempre dividendos que, para os ultimos sete annos decorridos, orçam, em média, por 10 % do capital.

Mesmo nos seus maus dias não deixou, pois, de ser o que os Inglezes em sua expressiva linguagem pratica chamam *a ten per centum line.*

Mas, por isso mesmo que a tarifa movel tem resguardado as estradas de ferro de consideraveis prejuizos durante o periodo de maior depressão cambial, em virtude do notavel augmento de receita que lhes proporcionou, é o caso de inquirir — porventura a alta do cambio, que se póde accentuar nos proximos annos, desfalcando-lhes a receita, não pertubará o movimento financeiro das respectivas emprezas? Não é esta uma nuvem negra a ameaçar seriamente o proximo futuro da nossa industria de transporte?

Para as emprezas que têm todo ou quasi todo o seu capital em papel, capital consideravelmente accrescido nos ultimos tempos pelas novas construcções realisadas e pelo material rodante adquirido a cambio vil, evidentemente a situação não é desassombrada.

O regimen da tarifa movel importando elevação de fretes para quasi todas as tabellas de mercadorias, realmente tem contribuido para o augmento da renda bruta das estradas de ferro na razão de quasi 25 %.

Ora, não se podendo esperar que as despezas diminuam com a mesma promptidão com que a valorisação da moeda acompanha a marcha ascencional do cambio, salvo as que dizem respeito aos materiaes importados, pois que os salarios só lentamente poderão ser reduzidos, é incontestavel que a receita liquida das estradas deverá diminuir com a alta do cambio, comquanto se possa dizer que a diminuição por tal motivo, em fundo, será mais apparente que real, poisque se ganhará na qualidade da moeda o que se perderá na quantidade.

Mas ainda bem que, a despeito de ser esse o alcance geral do facto, em relação particularmente á Companhia Paulista a subida do cambio nenhum prejuizo lhe causará, antes só lhe poderá trazer resultados beneficos, pela circumstancia especial de se achar grande parte do seu capital representado em ouro.

Com effeito, importando mais ou menos em £ 165.000 as remessas que tem a Companhia de fazer annualmente, para o serviço dos juros e amortisação das obrigações preferenciaes emittidas em 1892, facil é calcular quanto a alta do cambio póde influir para lhe alliviar o peso de taes encargos.

A este respeito basta dizer que o mesmo serviço que chegou a custar, no exercicio de 1898, a elevada somma de 6.247:083$021 réis, importará apenas em 1.980:000$000 de réis, quando o cambio subir á taxa do 20 d., isto é, quando a tarifa movel deixar inteiramente de ser cobrada.

Isto mostra que qualquer que seja a diminuição da receita da Companhia, em consequencia de baixar e mesmo cessar completamente, pela alta do cambio, a cobrança da tarifa addicional, d'ahi lhe não advirá prejuizo algum, mesmo no quantitativo do saldo partivel, porque, para compensar o desfalque da receita, haverá, além da reducção possivel nas despezas de custeio das linhas, a economia de alguns milhares de contos de réis no serviço da divida externa.

Assim, pois, ainda sob o ponto de vista da composição de seu capital e em face das naturaes vicissitudes a que estão sujeitas as industrias, inclusive a de transporte, no regimen monetario do papel inconversivel, a

situação da Companhia Paulista não só é francamente desassombrada, como a mais feliz que se poderia desejar.

* * *

Passa emfim a Directoria a expor-vos, Senhores Accionistas, a situação financeira da Companhia no exercicio que está a findar.

E' com a maior satisfação que a Directoria constata que, excedendo á previsão feita em seu ultimo relatorio, o resultado financeiro do corrente exercicio não só se avantaja ao do anterior, como o faz de modo a ultrapassar a expectativa mais optimista. Occorrendo o facto quando notoriamente o paiz atravessa uma época que não é de expansão commercial, mas de geral retrahimento, é a melhor demonstração pratica dos grandes recursos naturaes com que conta esta empreza, e ao mesmo de sua boa organisação.

O saldo do exercicio proximo passado, depois de pagos os juros do emprestimo externo e da divida fluctuante, importára em 6.890:120$341 réis.

O saldo do exercicio corrente, depois de pagos os juros do emprestimo externo e da divida fluctuante, importará em cerca de 9.000:000$000 de réis, a julgar pelas contas liquidadas e pelas operações de trafego realisadas até esta data, isto é, faltando pouco mais de um mez para se encerrar o exercicio.

Quer isto dizer que poderá a Companhia distribuir folgadamente o dividendo de 12 % ao anno, equivalente a 24$000 réis por acção, transferindo ainda lucros no valor mais ou menos de 1.800:000$000 de réis para o semestre seguinte, ou distribuir o dividendo de 10 % ao anno, equivalente a 20$000 réis por acção, levando á conta de lucros suspensos cerca de 3.000:000$000 de réis. O alvitre a seguir fica naturalmente dependente do saldo que fôr effectivamente apurado e do que aconselharem as circumstancias na occasião opportuna. O que, porém, se póde desde já affirmar é que se ha de distribuir dividendo não inferior a 20$000 réis por acção e que hão de passar para o semestre seguinte lucros em importancia sufficiente para ficar definitivamente assegurada, a partir

do proximo anno, a distribuição da renda no fim do primeiro semestre de cada exercicio, em valor mais ou menos equivalente á do segundo.

* * *

Quanto ao resultado financeiro do anno proximo futuro, parece que ainda será melhor que o que se conta apurar no corrente exercicio, porque a safra do café provavelmente não será inferior á actual e é muito de crer que se farão as remessas para pagamento do serviço da divida externa a taxas cambiaes superiores ás de 7 $^{27}/_{32}$ d e de 10 $^{1}/_{8}$ d, que foram as taxas médias das remessas feitas no primeiro e segundo semestre d'este anno.

Nestas condições póde-se affirmar, com fundada razão, que se inicia com o novo seculo a época da maior prosperidade que é dado á Companhia aspirar, e que consiste em fornecerem os seus saldos recursos folgados para a distribuição do dividendo de 12 % ao anno, além das verbas necessarias para o pagamento dos juros do emprestimo externo bem como para a respectiva amortisação.

O saldo do corrente exercicio já daria para isto, se conviesse applical-o assim, de preferencia a transferir avultada reserva para o exercicio seguinte; o que se espera apurar em 1901, como ha pouco se viu, não será inferior, nada impedindo então que tenha tal destino, e da mesma fórma os subsequentes.

O feliz acontecimento é devido não só ao desenvolvimento da receita liquida das linhas como á melhoria da situação cambial, que veiu alliviar bastante os encargos da divida externa.

Sob o primeiro ponto de vista, e considerado o facto especialmente em relação á renda liquida da estrada Rio Claro, ha a observar que ella muito provavelmente attingirá, no corrente exercicio, a somma de 4.000:000$000 de réis, emquanto que nos anteriores havia sido inferior.

De outro lado, o serviço da divida externa, que nos annos precedentes, só pelo que diz respeito aos juros, custava mais de 4.000:000$000 de réis, d'ora em diante, sob a unica condição de não descer o cambio abaixo de

10 d, taxa inferior á actual, custará no maximo . . . . 3.960:000$000 de réis comprehendendo os juros e a amortisação.

Tanto importa dizer que poderá a Companhia Paulista fazer, exclusivamente com os recursos provindos dessa fonte, o serviço completo de sua divida externa, e, conseguintemente, que a estrada Rio Claro lhe ficará de graça quando se concluir, em 1933, a amortisação do emprestimo contrahido para a sua acquisição, poisque nada impede que mesmo a parcella já amortisada dessa divida, que se levou á conta do capital representado em acções, seja opportunamente resgatada.

E' que a amortisação do valor da estrada Rio Claro, á custa da renda e sem prejuizo mesmo do dividendo de 12°/₀, é materia expressamente autorisada pela clausula IX do respectivo contracto.

* * *

Finalmente, para completar o quadro da situação financeira da Companhia ao encerrar-se o actual exercicio, a Directoria tem a satisfação de communicar-vos que, apesar de se elevar a quantia superior a 8.000:000$000 de réis, como de principio vos disse, o excesso do capital empregado nas linhas sobre o que se acha emittido, comtudo o exercicio ha de se encerrar nada devendo a Companhia, quer na praça, quer no exterior, á excepção do emprestimo consolidado, tendo ainda não pequena somma depositada em seu banqueiro.

A razão do facto está em que os saldos do trafego por si só têm sido sufficientes para pagar a divida fluctuante, servindo assim para libertar a Companhia de compromissos com terceiros, pelo menos emquanto não chega o momento de fechar as contas do exercicio e distribuir o dividendo, para o que teria ella, no principio do anno proximo, como nos anteriores, de recorrer de novo ao credito, se não tratasse agora de elevar o capital social ao nivel dos respectivos encargos.

* * *

Quanto fica exposto julga a Directoria sufficiente para vos dar pleno conhecimento da situação geral da Companhia e recommendal-a como a mais prospera, segura

e auspiciosa que se poderia desejar, pelo que está certa de que a nova emissão de acções, caso a autoriseis, será operação coroada do mais completo exito.

E' que, como acaba de ser demonstrado, não parece haver actualmente no paiz um veio para que se possa dirigir forte corrente de capitaes com tão firmes elementos de successo, reunindo em tão alto grau todas as condições exigiveis para o emprego reproductivo do dinheiro, como as que apresenta esta empreza, a saber:

A segurança propria dos bens enraizados ao solo, de notorio valor intrinseco, que se não destróe nem desapparece ao sopro de imprevistas vicissitudes;

A estabilidade, garantida por seus privilegios regionaes contra os perigos da concorrencia, pela tarifa movel e pela composição de seu capital contra as oscillações do valor da moeda corrente;

A capacidade retribuitiva, superior á que accusam as melhores emprezas congeneres, autorisando esperar do proximo exercicio em diante a distribuição de dividendos semestraes em porcentagem correspondente á taxa annual de 12 %;

Os elementos de varias ordens que lhe asseguram especiaes vantagens futuras como as que hão de derivar do resgate da divida externa, da maneira porque ha de ser feito;

Emfim, pelo lado moral e como primeira condição de vida para emprezas d'esta ordem — o credito publico, consequencia d'essa ininterrupta tradição de honestidade e dedicação, deixada por todos que a têm governado, seguro penhor do zelo e solicitude de quantos terão ainda a responsabilidade de dirigir-lhe os destinos.

Eis ahi toda a argamassa com que se alicerçam os patrimonios imperecíveis.

Ao concluir esta exposição e entregar á vossa deliberação, Senhores Accionistas, a proposta que acaba de justificar, a Directoria está certa de que, inspirando-vos na fonte deste supremo ideal — o progresso e engrandecimento do Estado de S. Paulo — não recusareis a solidariedade do vosso apoio, a garantia do vosso concurso, afim de que esta obra a que já agora vos prendem laços indissoluveis, porque ella é o resultado de mais de trinta annos de vossa perseverante collaboração, receba impulso condigno deste solemne momento historico.

Os dias que passam representam os derradeiros lampejos do seculo que expira, e bem hajam todos quantos, amando sinceramente esta terra, lhe deram e hão de continuar a dar-lhe o melhor de seus esforços de modo a podermos, ao saudar a grande éra que se vai, congratularnos pela obra util que fica e que se irá dia a dia desenvolvendo, para multiplicar os effeitos de sua acção bemfazeja e perpetuar a memoria d'uma geração que soube honrar o genio paulista em sua nobre e tradicional caracteristica — iniciativa e trabalho.

Proposta

A assembléa geral resolve:

I

Fica o capital da Companhia elevado de 60.000:000$000 a 75.000:000$000 de réis, por uma emissão de 75.000 acções de 200$000 réis cada uma, gosando os mesmos direitos e vantagens das acções emitidas.

II

Os Accionistas da Companhia terão o direito de preferencia a subscrever as acções da nova emissão na proporção de 25 % das acções que possuirem.

III

As acções que porventura deixarem de ser subscriptas pelos Accionistas, assim como as fracções que resultarem do primeiro rateio, serão objecto d'um segundo rateio, que se fará entre os Accionistas que em tempo houverem declarado pretendel-as.

IV

A primeira entrada de capital realisar-se-ha no mez de fevereiro do anno proximo futuro, na mesma occasião do pagamento do dividendo correspondente ao exercicio a findar.

V

O capital que for realisado em virtude das chamadas que se fizerem no decurso dos dois primeiros mezes de qualquer semestre, vencerá o dividendo integral do semestre, na proporção do valor realisado.

VI

Na occasião de realisar-se qualquer entrada de capital, se a Directoria entender conveniente, poderá facultar aos Accionistas que o quizerem — integrar as suas acções em proporção que será préviamente estabelecida e annunciada.

VII

Se em qualquer tempo, emquanto não estiver realisado o capital da nova emissão, julgar a Directoria preferivel, por difficuldades da praça ou qualquer outra razão, em vez de fazer chamada, obter o dinheiro de que precisar por meio de emprestimo interno ou externo, fica autorisada a contrahil-o até ao limite do valor das acções emittidas que não tenha sido ainda realisado, e em condições de poder a divida ser paga logo que se torne possivel fazer a chamada necessaria.

S. Paulo, 17 de Novembro de 1900.

A Directoria:

Antonio Prado, Presidente.
Francisco A. de Souza Queirós.
Antonio de Lacerda Franco.
Eduardo Prates.
J. B. de Mello e Oliveira

Parecer do Conselho Fiscal

O Conselho Fiscal da **Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes** examinou a proposta, que deverá ser apresentada pela Directoria á Assembléa Geral dos Accionistas, convocada extraordinariamente para a reforma dos Estatutos na parte relativa ao capital social, de accôrdo com a autorisação pedida n'aquelle documento.

Da longa e bem deduzida exposição feita pela Directoria, justificando o alvitre por ella suggerido, são patentes e incontestaveis as vantagens que resultarão para os interesses da Companhia da approvação dessa proposta, que visa não só normalisar a situação financeira da empreza, extinguindo com os recursos da operação a divida fluctuante que a onera, proveniente de despezas realisadas com serviços, que, pela sua natureza não podiam deixar de ser levados á conta do capital social, como tambem manter a integridade do trafego de suas linhas, construindo os ramaes indispensaveis para esse fim, largamente remuneradores, em regiões comprehendidas na zona, que lhe cabe, e dentro do plano geral a que obedece o seu systema de viação.

O Conselho Fiscal da Companhia é pois de parecer que seja adoptada a proposta pela Assembléa Geral dos Snrs. Accionistas para a elevação do capital, ficando a Directoria autorisada a promovel-a, quando julgar opportuno, e a fazer as operações de credito internas ou externas, que, sem exclusão d'essa medida, forem aconselhadas pelas circumstancias do momento, para os fins a que se destinam os recursos pedidos.

S. Paulo, 22 de Novembro de 1900.

João Alvares Rubião Junior.
Bento José de Carvalho.
Frederico J. Cardoso de Araujo Abranches.

MAPPA
DAS LINHAS
DA
Companhia Paulista
de
VIAS FERREAS E FLUVIAES
1900
Escala 1:1200000
Uberaba
RIO GRANDE
Sta Rita
Rio Sapucahy - Mirim
Rio Pardo
Rio Preto
Rio Turvo
Barretos
Franca
Salles Oliveira
Nuporanga
São José do Rio Preto
São Miguel
Sto Sebastião
Bebedouro
P. Pontal
Batataes
P. Pitangueiras
Rio Mogy Guassú
Sertãosinho
Ribeirão Preto
S. Domingos
S. José
P. Barrinha
Monte Alto
Jaboticabal
Apparecida
Estrada de Ferro
P.M. Prado
Boa Vista das Pedras
Ribeirãosinho
P. Guatapará
Rincão
Ibitinga
Matão
P. Jatahy
Rio Jacaré
Casa Branca
Sta Cruz
P. Ferreira
Descalvado
Aurora
Laranja Azeda
Pirassununga
RIO TIETÊ
Bariry
Boa Esperança
S. Carlos
Bocaina
Dourado
Ribeirão Bonito
Vis. de do Rio Claro
Mogyana
Baurú
Pederneiras
Jahú
Brotas
Dous Corregos
Fortaleza
São Paulo dos Agudos
Rio Claro
Araras
Mogy-Mirim
Cordeiros
Lençóes
S. Pedro
Rio Piracicaba
Limeira
P. Martins
S. Manel
13 de Maio
Rio Jaguary
Rio Atibaia
Piracicaba
S. Maria
Cabras
Campinas
Estrada de Ferro Sorocabana e Ytuana
Itatiba
Tietê
Itaicy
Jundiahy
Ytú
São Paulo Railway
Sorocaba
Mayrink
SÃO PAULO
ESTAB. GRAPHICO V. STEIDEL & C.ª S. PAULO